

« L'APÉRO » de Rue de l'Avenir Mercredi 25 septembre 2024

En visio, chaque troisième mercredi du mois de 18h à 19h30

Thème de l'Apéro :

« La région du quart d'heure en vélo ou à pied »
Atlas cartographique du potentiel cyclable dans la région
Bourgogne Franche-Comté

Participant.e.s :

Anne Faure, Michel Petit, Philippe Zanolla, Jean-Pierre Fèvre, Anne de Beaumont, Serge Fabro, Marie-France Vayssière, Nicolas Demagny, Claude Lievens, Stéphanie Le Dantec

Diffusion : Correspondants et membres du Conseil d'administration de Rue de l'Avenir

1) PRÉSENTATION THÉMATIQUE :

Intervenant : Charles Mougenot, Chargé de mission mobilités durables, DREAL Bourgogne-Franche-Comté

Résumé de la présentation :

Contexte de l'étude

« La région du quart d'heure en vélo ou à pied » - Atlas cartographique du potentiel cyclable dans la région Bourgogne Franche-Comté est une étude interne réalisée en 2023. Son objectif était de produire un état des lieux de l'accessibilité des pôles générateurs de mobilité de la région en vélo ou à pied.

L'enjeu de cette étude est d'analyser le potentiel théorique que peut représenter le vélo et la marche, au regard des pôles générateurs de mobilité (hors activités professionnelles, lycées et activités sportives). Ainsi il s'agit d'approcher la notion de « ville du quart d'heure » à l'échelle de la région et des modes actifs. Cette approche est originale, car c'est une échelle qui n'est exploitée par aucune région de France. L'objectif principal de cette étude est d'étudier le potentiel de

développement de l'usage du vélo en se basant sur l'accessibilité en temps de trajet à vélo de différents pôles générateurs de mobilité (établissements scolaires, accès aux transports en communs, commerces de proximité, lieux de loisirs...).

En fond, le but est de produire :

- un document de travail, établi à partir du terrain et en créant de la donnée.
- un outil d'aide à la décision : les résultats peuvent convaincre les élus ou relativiser les idées reçues sur le fait que les pôles générateurs de la mobilité sont accessibles par la marche et le vélo uniquement dans les centres urbains.

La méthode

Pour parvenir à cet objectif, une méthode a été développée par le CEREMA à la demande de la DREAL Bourgogne-Franche-Comté. Il s'agit de réaliser, à l'aide d'un outil sur QGIS nommé ORS Tools, une zone de 15 minutes à vélo et une de 15 minutes à pied autour d'un pôle générateur de mobilités, à l'aide de courbes isochrones. Les zones sont automatiquement dessinées en prenant en compte les routes et chemins praticables recensés sur Open Street Map. Une fois créés, un croisement avec les données de densité de population FILOSOFI provenant de l'INSEE est effectué. Ces données correspondent au nombre d'habitants présents sur un carré de 200m*200m et permettent ainsi de donner des informations précises. Enfin, les données de population sont extraites sur un tableur et traitées pour réaliser des analyses statistiques. Au total, l'étude a généré une centaine d'isochromes exploitables.

Les vitesses de référence prises en compte pourront être communiquées ultérieurement.

Deux exemples / focus présentés et intérêt potentiel des enseignements et résultats :

Exemple / focus 1 : accès aux établissements scolaires (primaire et collège)

- Constat : 50 % des enfants âgés de 6 à 9 ans et 40 % des enfants de 10 à 14 ans utilisent le moyen de transport automobile pour se rendre à l'école ou au collège (données INSEE 2019)
- Résultat de l'atlas : L'analyse révèle une concentration significative de la population à proximité des établissements scolaires du premier degré. Environ 95 % des enfants de la région de 6 à 10 ans résident à moins de 15 minutes à vélo d'un lieu d'apprentissage, et près de 75 % se trouvent à moins de 15 minutes à pied (à minima 6 enfants sur 10). Il est notable que la quasi-totalité des enfants du Territoire de Belfort bénéficient d'une proximité immédiate à une école. Pour les collèges, les données s'établissent à 61 % à vélo et 37 % à pied.
- Intérêt : Ce constat souligne l'intérêt d'établir des itinéraires cyclables ou piétons sécurisés près des écoles, visant à encourager les parents et leurs enfants de s'y rendre de manière autonome. Des initiatives de regroupement d'enfants encadrés, telles que le pédibus et le vélobus, pourraient également être envisagées.

Exemple / focus 2 : statistiques pour l'accès aux services du quotidien (à citer).

- Les services pris en compte appartiennent à 5 grandes familles : accès aux transports en commun, aux établissements d'enseignement (hors lycées), aux commerces, aux services publics, aux lieux de sports et loisirs.
- Une étude croisée permet par ailleurs d'identifier des zones de fort potentiel regroupant l'ensemble des services étudiés. Ainsi l'étude met en évidence que certains centres bourgs implantés dans des territoires ruraux

présentent le même potentiel d'intérêt pour l'utilisation du vélo que des centres urbains, bien que pour une frange de population bien évidemment plus limitée (exemple zone 2 : 4 services accessibles pour une population de moins de 1000 habitants).

- Intérêt : cette carte permet de démontrer l'intérêt de développer les mobilités actives dans les centres bourgs et agir sur la limitation du trafic automobile : contournement, plan de circulation, etc. et création d'infrastructures et aménagements dédiés aux modes actifs.

Conclusion

Une étude de ce type à l'échelle régionale est une première et l'enjeu est désormais sa diffusion. Elle a été présentée au Ministère des transports, en réunion visio qui a réuni de nombreuses DREAL de France, à France Mobilité, Ademe, Cerema, et d'autres partenaires. Les DDT assurent aussi un relais auprès de leurs collectivités. L'intérêt est certain et les différentes présentations reçoivent un retour très positif des partenaires. Néanmoins, c'est une étude récente et il est difficile d'en mesurer les impacts (encore non visible).

Si d'autres régions sont intéressées, la méthodologie qui a été conçue par le Cerema peut être communiquée et ne présente pas de difficulté pour sa mise en place. Elle implique néanmoins du temps et d'y dédier une personne pour le faire.

Pour la diffusion : cette étude réalisée par la DREAL Bourgogne-Franche-Comté est libre de droit. Toute exploitation des données doit uniquement faire mention des mentions suivantes : DREAL BFC/STM/PEME, A.Roux, M.Pignon, 2023. Atlas cartographique du potentiel cyclable dans la région Bourgogne Franche-Comté.

2) LES SUITES À DONNER, DISCUSSION :

Les Limites de l'Atlas et de ses résultats

Les éléments non pris en compte dans l'étude qui permettrait d'aller plus loin dans l'exploitation des résultats :

- L'étude ne prend pas en compte la topographie. De même, les résultats ne rendent pas compte de l'existence de parcs naturels (par exemple) qui sont par conséquent des zones blanches.
- Si cette étude se décline dans une autre région, il y aura un intérêt à prendre en compte les données sur le relief et le climat.
- Même si l'étude prend en compte uniquement les chemins praticables en vélo et à pied (retrait des grandes routes et non sécurisées – autoroutes par exemple), les données ne sont pas forcément connectées à la réalité du terrain (la nature des itinéraires au-delà de la distance, la densité de circulation par exemple à certains horaires : possibles en journée, mais anxiogènes le matin ou le soir).
- Cet atlas pourrait être couplé aux données de Geovélo :
- La carte fige des données à un instant T. Certains services « bougent » géographiquement (collèges, fermeture de classes, fermeture de commerces) et la dimension temporelle n'est pas traitée. Ce n'est pas neutre économiquement et politiquement dans les choix.

Les potentiels prolongements et applications possibles

Ce type de rendu, qui est visuel, est pédagogique et il y a un intérêt à cartographier de la donnée.

Les données peuvent aussi enclencher des réflexions sur des sujets autres que les services :

- le culturel ;
- les politiques de ramassage scolaire ;
- le stationnement et les commerces : c'est un moyen indirect et complémentaire pour discuter avec les commerçants (la clientèle peut être des marcheurs et des cyclistes et pas uniquement des automobilistes) ;
- le tourisme et le développement de services pour les cyclistes ;
- les centralités pour les personnes âgées ou PMR (les orienter vers certains secteurs en termes d'accessibilité aux services de santé) ;
- les mobilités sociales : accès à l'emploi (agences d'intérim, centres pôle emploi, etc.) ;
- La vitesse commerciale d'une ligne de transport : (exemple : espacer les arrêts si le cheminement est facile ou à l'inverse en mettre davantage en raison d'un itinéraire peu pratique).

A l'échelle d'une région, le résultat est impressionnant et produit des données importantes. Pour une communauté de communes semi-rurale ou rurale, il y a un réel intérêt de poser cette méthodologie. Elle pourrait être reprise par des bureaux d'étude sur la base de faits réels et des pratiques pour éviter des choix d'aménagement et d'investissements parfois un peu aléatoires. C'est un moyen de prioriser les dépenses. Bien entendu, cela suppose que l'on donne plus d'argent aux bureaux d'études pour travailler, car l'exercice est chronophage et consommateur de personnes. La donnée existe, mais il faut les retraiter.

3) POUR ALLER PLUS LOIN

Cette étude « La région du quart-d'heure en vélo ou à pied » Atlas cartographique du potentiel cyclable dans la région Bourgogne Franche-Comté et ses résultats sont consultables en suivant le lien suivant : https://www.ort.bourgogne-franche-comte.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/atlas_carto_region.pdf

Les annexes cartographiques à échelle départementale et régionale sont disponibles sur demande à l'adresse mail suivante : ort.dmi.stm.dreal-bourgogne-franche-comte@developpement-durable.gouv.fr

La présentation de la DREAL sera disponible sur le site de Rue de l'Avenir, ainsi que la vidéo de la visio prochainement.